

## Repositório ISCTE-IUL

---

Deposited in *Repositório ISCTE-IUL*:

2018-06-29

Deposited version:

Post-print

Peer-review status of attached file:

Peer-reviewed

Citation for published item:

Cachado, R. & Mendes, M. M. (2018). Mobilidades urbanas e desigualdades socioculturais. In Renato Miguel do Carmo, João Sebastião, Joana Azevedo, Susana da Cruz Martins e António Firmino da Costa (Ed.), *Desigualdades sociais. Portugal e a Europa*. (pp. 353-367). Lisboa: Mundos Sociais.

Further information on publisher's website:

--

Publisher's copyright statement:

This is the peer reviewed version of the following article: Cachado, R. & Mendes, M. M. (2018). Mobilidades urbanas e desigualdades socioculturais. In Renato Miguel do Carmo, João Sebastião, Joana Azevedo, Susana da Cruz Martins e António Firmino da Costa (Ed.), *Desigualdades sociais. Portugal e a Europa*. (pp. 353-367). Lisboa: Mundos Sociais.. This article may be used for non-commercial purposes in accordance with the Publisher's Terms and Conditions for self-archiving.

---

### Use policy

Creative Commons CC BY 4.0

The full-text may be used and/or reproduced, and given to third parties in any format or medium, without prior permission or charge, for personal research or study, educational, or not-for-profit purposes provided that:

- a full bibliographic reference is made to the original source
- a link is made to the metadata record in the Repository
- the full-text is not changed in any way

The full-text must not be sold in any format or medium without the formal permission of the copyright holders.

## **Mobilidades urbanas e desigualdades socioculturais**

Rita Cachado, CIES-IUL, e Maria Manuela Mendes, CIES-IUL e FA-UL

### **Introdução**

A análise dos movimentos das populações, sobretudo os movimentos migratórios, tem contribuído para desenvolver alguns conceitos centrais das ciências sociais e humanas. Além das migrações, também as mobilidades territoriais através do desenvolvimento dos transportes e da mobilidade social são conceitos extremamente férteis, que não cessam de produzir resultados tanto ao nível nacional como internacional. Recentemente, estas reflexões vêm sendo cada vez mais entrecruzadas, embora este seja um terreno científico ainda pouco divulgado. Se, por um lado, não podemos olhar para os movimentos migratórios sem olhar para a mobilidade transnacional, por outro lado, aqueles não podem ser aprofundados sem perceber como se dá a mobilidade social dos imigrantes e seus descendentes. Apesar de grandes grupos de investigadores apostarem por vezes separadamente nestas subáreas do conhecimento, as reflexões ficam nitidamente enriquecidas se interligarmos as diferentes mobilidades.

Na inauguração da revista *Mobilities*, Hannan, Scheller e Urry (2006) assinalam que os estudos de migrações, diásporas e cidadania transnacional desencadearam críticas às categorias estáticas de nação, etnicidade, comunidade, lugar e Estado no seio das ciências sociais, transformando aqueles conceitos. Estes trabalhos sublinharam os fenómenos de deslocação e aumentaram as possibilidades de abordar a subjetividade associada à migração, essencial para problematizar a mobilidade, ultrapassando assim a distinção clássica entre lugares e pessoas. Desta forma, propõem a análise de aspetos relacionados com a mobilidade, convocando várias áreas disciplinares e várias escalas geográficas.

A mobilidade social tem sido fortemente analisada no que diz respeito aos processos de transformação de recursos e posições sociais, à ascensão social no seio das classes sociais (e.g. Bourdieu, 1979; Erikson e Goldthorpe, 1993) e remete muitas vezes para questões que passam pela melhoria das condições laborais e de vida. Bassant e Kaufmann (2000), num texto sobre a mobilidade territorial, recordam que a noção de mobilidade apareceu nos anos 1920 nos Estados Unidos como uma ideologia relativa à igualdade social, mas só entrou no campo científico a

partir dos anos 1960 no âmbito da mobilidade social e das migrações (Bassant e Kaufmann, 2000: 129). De resto, as posições sociais das pessoas afetam o seu acesso a recursos e a sua capacidade de mobilidade em espaços transnacionais (Massey, 1994).

Além da diversidade dos movimentos que podemos analisar, é interessante verificar num exercício de revisão bibliográfica (que não cabe aqui desenvolver) que a interligação entre os vários formatos de mobilidade tem sido feita através da interdisciplinaridade. Se, por vezes, a sociologia se dedica mais à mobilidade social ou às migrações, articulando também a análise urbana com as mobilidades, a questão da mobilidade através dos transportes é mais vezes desenvolvida pela geografia e pela história urbana, enquanto a transnacionalidade e as práticas culturais associadas às migrações têm sido temáticas mais desenvolvidas no âmbito da antropologia.

Por outro lado, a globalização e as telecomunicações são perspectivadas desde os anos 1990 como forças organizadoras do espaço urbano (Sassen, 2001); a cidade tornou-se mais móvel e telecomunicativa (Ascher, 1995), havendo uma compressão do espaço e tempo (Massey, 1994) com incidência na transformação dos conceitos de espaço (*placeless space*) e de tempo (*timeless time*) na sociedade em rede (Castells, 2002).

Para o desenvolvimento deste campo cada vez mais plural, têm sido particularmente úteis os trabalhos sobre populações específicas, sejam elas migrantes recentes ou sedimentadas nos territórios, seja através de estudos que problematizam práticas culturais, seja ainda através da análise de políticas públicas. Tal como noutras áreas do conhecimento social, a história das ciências sociais evidencia que existe uma forte tendência para o facto de as populações mais carenciadas motivarem também mais estudos. Esta tendência está sobretudo ligada às necessidades de conhecimento suscitadas pelas universidades ocidentais e seus governos, que até há algumas décadas não conheciam uma parte importante das populações imigrantes, que, por sua vez, até há pouco tempo estavam conotadas com as camadas mais desfavorecidas da população.

O desenvolvimento das cidades, dos transportes e das tecnologias, todos eles acelerados desde o início do século XXI, vieram transformar a visão clássica sobre as populações imigrantes. De facto, estas populações estão ligadas ao país de acolhimento e ao país de origem cada vez mais através das tecnologias de informação e através das políticas públicas que as afetam. Quer o aspeto tecnológico, quer o aspeto estrutural das políticas (de transportes, de educação, de

habitação, de saúde), afetam necessariamente os movimentos das populações em geral, e dos migrantes em particular.

Neste capítulo iremos solicitar o exemplo de duas populações distintas para ilustrar como estas dinâmicas múltiplas de mobilidade se podem associar. Por um lado, a população hindu em Portugal, uma população instalada no país desde o final dos anos 1970 e que, dada a sua antiguidade, põe em causa o seu epíteto de “imigrantes”. Por outro lado, os ciganos, que apesar de estarem radicados em Portugal desde o século XV, até há poucos anos as análises que versavam sobre os ciganos portugueses consideravam que o nomadismo e a itinerância eram um marcador cultural e identitário fundamental; mas, justamente por via da análise sociológica e antropológica, percebemos que o desejo de sedentarismo é mais presente do que a prática de nomadismo imposta e forçada. Estas duas populações põem então em debate, à partida, dois conceitos importantes no meio académico. Através de estudos desenvolvidos pelas autoras, sobretudo através de abordagens qualitativas junto destas populações e das suas práticas, encontramos pistas interessantes para perceber melhor de que falamos quando falamos em desigualdades socioculturais. Por isso, antes de nos determos nestas duas populações para falar de mobilidades de uma forma multifacetada, faremos de seguida uma breve contextualização sociológica das questões associadas às mobilidades urbanas e às desigualdades territoriais.

No desenvolvimento das grandes cidades, o automóvel e os transportes públicos disputam a atenção nos estudos sobre mobilidade. Uns e outros encarnam questões associadas à mobilidade social (sobretudo através da aquisição e uso quotidiano do automóvel, que continua a preponderar como seu representante) e aos limites da mobilidade territorial: se por um lado os transportes públicos até há pouco tempo representavam sobretudo um gasto de tempo, com as novas tecnologias, os transportes podem ser utilizados também para trabalhar. Nesse sentido, as políticas em prol de uma viagem curta de transportes não podem ser vistas como há uma década. No território nacional, a análise da evolução das cidades salienta a importância das relações entre o desenvolvimento dos sistemas de transportes, as alterações dos padrões de mobilidade e a expansão urbana. Ao mesmo tempo, têm sido desenvolvidos trabalhos que destacam o papel da mobilidade geográfica e a sua diferenciação social na produção do espaço (Costa, 1999; Carmo, 2007; Madureira Pinto e Queirós, 2010; Carmo e Santos, 2011; Oliveira, 2014).

As políticas públicas no campo dos transportes têm sentido grandes desafios para lidar com esta conjuntura. Por isso, ainda hoje assistimos a um modelo de ocupação do território assente no transporte privado devido a um investimento superior na rede viária e à conservação de uma rede de transportes públicos que não se adequa aos movimentos menos clássicos de centro-periferia.

De facto, são as chamadas periferias, designação imperfeita onde também se incluem novas centralidades, que mais são penalizadas por este contexto. Os territórios urbanos segregados espacialmente, por vezes localizados longe dos centros urbanos, mas outras vezes perto destes, alojam milhares de famílias nas mais diversas situações, donde as mais afetadas não são as que têm necessariamente de se deslocar para mais longe no seu dia a dia, mas sim aquelas que acumulam situações de desigualdade social, em que a segregação espacial é só um dos fatores.

A segregação não se dissocia da exclusão e da relegação (Pinçon, *et al.*, 1986), estando correlacionada com a instauração de distâncias sociais e espaciais, nomeadamente com a localização das pessoas e grupos sociais no espaço social, o que não se desliga das desigualdades de acesso aos recursos, serviços e equipamentos urbanos (Preteceille, 1992) A segregação remete para práticas que colocam à distância e afastam o grupo racializado, reservando-lhe espaços próprios, mais ou menos restritos (Wieviorka, 1996). A segregação socioespacial é também uma forma de racismo e/ou discriminação, sendo que tais fenómenos se reforçam mutuamente.

Para ilustrar melhor estas dinâmicas urbanas, iremos em seguida apresentar duas populações estudadas anteriormente pelas autoras deste capítulo. Ao longo dos anos de pesquisa com hindus-gujarati e com ciganos, verificámos que, apesar de culturalmente diferenciados e conjunturalmente afetos a diferentes políticas sociais, ambas podem servir de exemplo para abordar de forma multifacetada as questões relacionadas com as mobilidades.

### **Mobilidades urbanas entre os hindus-gujarati em Lisboa**

A população hindu-gujarati residente na Área Metropolitana de Lisboa é um grupo com características que apelam à análise das mobilidades nos seus variados formatos.<sup>1</sup> Os seus

---

<sup>1</sup> A designação composta hindu-gujarati diz respeito a uma população específica, cuja história de migrações tem um cunho próprio. Em Portugal, os hindus mais numerosos têm uma origem familiar no Gujarat (região do noroeste da Índia). Outros hindus em Portugal provindos de outras regiões da Ásia do sul são menos numerosos e as suas migrações são também mais recentes. No total, estimam-se entre 30 a 60 mil hindus em Portugal.

percursos migratórios têm sido acompanhados desde os anos 1990 (Malheiros, 1996; Bastos, 2001). Em termos sucintos, os hindus-gujarati residentes em Portugal emigraram de Moçambique para a AML no início dos anos 1980 no contexto do agravamento da guerra civil naquele país e estabeleceram-se em aglomerados residenciais com características urbanas específicas, determinadas pelo tipo de acesso à habitação por parte das famílias, e determinantes para os percursos de vida dos seus membros. Os principais locais iniciais de residência foram a Quinta da Holandesa, localizada no Vale do Areeiro, um bairro de habitação precária cuja população foi realojada em meados dos anos 1990 no bairro do Armador, que é uma das muitas urbanizações de habitação social localizadas em Marvila, no Vale de Chelas; a Quinta da Vitória, localizada na freguesia da Portela, Loures, que era também um bairro de habitação precária, sendo os residentes parcialmente realojados no Bairro Social Alfredo Bensaúde nos Olivais em 2002; em várias urbanizações de Santo António dos Cavaleiros no concelho de Loures, em apartamentos de aquisição própria; e esparsamente noutros concelhos da AML.

Antes da migração para Portugal, as famílias residiam em Moçambique, com vagas de imigração da Índia para Moçambique desde inícios do século XX até ao pós-II Guerra Mundial, mas é conhecido um movimento mais vasto e mais antigo, do sul da Ásia para todo o leste africano, uma constante ao longo dos séculos no âmbito da circulação naval do Índico.

A distribuição espacial desta população na AML é importante para perceber que é um grupo que não está concentrado apenas numa zona, antes interage em diversos locais. Além disso, os seus movimentos transnacionais são também ilustrativos da sua constante mobilidade. Depois de migrarem para Portugal, muitas famílias voltaram a emigrar para o Reino Unido, complexificando a rede de relações e os movimentos daí decorrentes. Desde o início dos anos 2000 que muitas famílias hindus-gujarati estabelecidas em Portugal há décadas, mas com familiares residentes no Reino Unido, buscam ali alternativas mais vantajosas (Bastos, 2005).

Importa referir que esta terceira migração depende de fatores como a oferta de emprego e uma rede comunitária baseada na religião hindu, bastante sedimentada no Reino Unido. Estas são as razões mais incidentes no momento de emigrar de novo. De resto, a literatura sobre diáspora hindu tem-se concentrado na instalação e adaptação das populações nos países de destino e na manutenção das relações com os países de origem. Os mesmos estudos têm sido férteis na análise da mobilidade social associada à alteração do estatuto de casta. No entanto, uma

abordagem que leve em conta os trajetos entre cidades nos países de acolhimento e respetivas implicações em termos de mobilidade social das famílias tem sido menos convocada.

O contexto específico de uma migração para o Reino Unido tendo a população hindu-gujarati portuguesa em pano de fundo ajuda a ilustrar questões relacionadas com o conceito de mobilidade por diversas ordens de razão. Começando pela mobilidade dos hindus-gujarati na própria AML, esta é ativada por necessidades quotidianas que extravasam os percursos diários para o emprego. Decorre muito de visitas familiares e do próprio calendário hindu, fértil em rituais realizados em espaços de culto formais e informais espalhados na AML.

As festividades mais marcantes do calendário hindu (o Navratri, o Janmashtami, o Holi) mobilizam quase todas as famílias para os templos de Radha-Krishna no Lumiar, para o templo de Shiva em Santo António dos Cavaleiros e para o templo de Jai Ambé, na Portela <sup>2</sup>. Os casamentos, por seu lado, quando não se realizam na AML, mobilizam os membros das famílias para vários contextos urbanos de diferentes polos da diáspora – Índia, Moçambique, Reino Unido. Um sinal evidente da frequência destas viagens são as empresas de transporte tuteladas por membros das comunidades sul-asiáticas, dedicadas a ofertas específicas de pacotes de viagens para o sul da Ásia e países do leste africano.

Para os hindus-gujarati residentes na AML, a localização dos templos e das casas onde se realizam diferentes ritualizações determina uma grande parte da mobilidade territorial dos hindus-gujarati na cidade alargada. As zonas onde residem e onde estão localizados os templos não estão servidas de transportes públicos que circulem entre si de forma eficaz. A fraca oferta de transportes aumenta a segregação espacial (Cachado, 2011) e a necessidade da utilização do automóvel. Verifica-se mesmo uma gestão da oferta de veículos próprios, através de boleias, que não é de desconsiderar. Neste sentido, as boleias como mobilidade alternativa podem ser vistas

---

<sup>2</sup> Navratri quer dizer literalmente nove noites e é um festival dedicado à devoção da deusa Durga nas suas diversas manifestações, caracterizado sobretudo por festas noturnas com música e danças grupais. No Gujarat, esta festa é também denominada de *norta*. O Janmashtami festeja o nascimento da divindade masculina Krishna, um avatar de Vishnu, divindade central do hinduísmo. O Janmashtami integra uma comemoração noturna nos templos e uma diurna, de carácter público, em que as populações realizam um cortejo na sua zona de residência com os bebés rapazes, que representam Krishna, levados à cabeça em cestas decoradas. O Holi realiza-se no dia de lua cheia do mês lunar *phalgun*, coincidindo com o início da primavera na Europa e Estados Unidos. Começa ao fim da tarde, com uma fogueira à volta da qual se realizam rituais classicamente relacionados com a previsão de boas colheitas e com a confirmação da fé. Nesta ocasião realiza-se também um jogo de inversão de regras de parentesco com pós de tintas.

como parte da criatividade de um grupo na gestão da sua mobilidade, tal como Tarrius sugeriu (Tarrius, 1989).

No Reino Unido, as famílias circulam entre cidades por motivos semelhantes. A integração religiosa ao longo dos anos foi permitindo um crescimento lento, mas constante, do número de locais de culto e das comunidades que a eles acedem (Peach e Gale, 2003). Atualmente, muitas famílias hindus-gujarati residentes no Reino Unido, além de frequentarem um ou mais templos na sua cidade de residência, circulam no país para visitarem outros templos, organizando viagens familiares e/ou comunitárias para essas mesmas visitas, à semelhança, diríamos, do que fazem quando viajam à Índia (realizando *jatra*, que de forma simplista podem ser entendidas como excursões a diversos locais de culto). A mobilidade por motivos religiosos, quer seja entre casas de familiares para rituais domésticos específicos, quer seja para visitar templos fora da cidade de residência, deve ser equacionada ao pensar a mobilidade dos hindus-gujarati.

Para lá de uma mobilidade territorial acentuada motivada por propósitos religiosos, as famílias hindus-gujarati ou alguns dos seus membros circulam entre cidades devido à oferta diferenciada de emprego e de habitação de cidade para cidade; ou seja, a mobilidade não se verifica apenas em termos de trajetos quotidianos reversíveis, mas com a preocupação mais clássica associada aos migrantes que procuram melhorar as suas condições de vida. As visitas a famílias em cidades diferentes daquelas em que se vive podem ter o objetivo de detetar tipos de oferta laborais que sejam mais vantajosas do que no local onde se habita. Neste sentido, a mobilidade transnacional e interurbana está também relacionada com a mobilidade social.

Nos contextos urbanos de eleição da população hindu portuguesa, as ocupações profissionais estão maioritariamente centradas na indústria de *catering* e nos pequenos negócios. As mulheres procuram emprego ativamente, ao contrário do que acontecia em Portugal até há uns anos, em que se dedicavam mais vezes ao trabalho doméstico ou aos serviços de limpeza.

No contexto desta população transnacional, a mobilidade social está então associada à mobilidade territorial. As mulheres hindus têm acedido cada vez mais a variadas arenas do mercado de trabalho, e as gerações mais novas vêm subindo de grau de escolaridade, entrando frequentemente no ensino superior. Assim, a oferta em termos de emprego, habitação e educação colmatam todo um capital simbólico atribuído ao Reino Unido como destino migratório preferencial (cf., *e.g.*, Bastos, 2005).



Finalmente, um apontamento sobre as mobilidades territoriais associadas às tecnologias. O uso do telemóvel e a internet são vantagens tecnológicas no contacto com familiares e amigos distantes. O telemóvel com internet é utilizado tanto para as comunicações com familiares próximos como distantes e permite a consolidação dos relacionamentos familiares, profissionais e outros. Deste modo, as tecnologias de informação influenciam a manutenção das relações que antes estavam dependentes de visitas e contribuem para complexificar as perspetivas sobre mobilidade não apenas centradas a partir de território concretos.

### **Ciganos, mobilidades e desigualdades socioculturais**

Em Portugal estima-se que residam entre 30 a 60 mil ciganos (ENIC, 2013), distribuindo-se de forma relativamente dispersa pelo território nacional, sendo possível, no entanto, evidenciar algumas zonas de maior aglomeração, como sejam os concelhos das duas áreas metropolitanas (na AM de Lisboa, 30,0% e na AM do Porto, 23,3%) e a região do Alentejo (20,0%). As maiores concentrações geográficas ocorrem nos distritos de Lisboa, de Setúbal e do Porto, aparecendo depois núcleos secundários, em alguns concelhos do Alentejo, Algarve, do nordeste transmontano e da Beira Baixa (Mendes, Magano e Candeias, 2014).

Os ciganos constituem, ainda hoje, um grupo que espoleta polémicas e controvérsias no espaço público. No plano das características culturais, os ciganos parecem configurar um posicionamento de elevado contraste no contexto da sociedade portuguesa – pela filiação religiosa (católicos e cultos evangélicos), utilização de línguas próprias (caló ou romanon), forte endogamia, e também por alguns aspetos constituintes do seu modo de vida, entre os quais se destaca a importância da sociabilidade e solidariedade intraétnica. Os ciganos vivenciam uma situação de “etnicidade forte” (convergência num grupo minoritário de múltiplas dimensões de contraste social e cultural face à sociedade envolvente), na medida em que se demarcam do “espaço envolvente simultaneamente pela condição social, características demográficas, concentração espacial”, práticas socioculturais e modos de vida, e, “globalmente, pelos efeitos combinados de todas essas dimensões de contraste” (Machado, 1992: 128).

Os ciganos, sendo provindos da Ásia do sul, entraram na Europa em temporalidades distintas, supondo-se que se tenham fixado em Portugal na segunda metade do século XV. Obviamente que não estamos, assim, perante um grupo estrangeiro, imigrante, nem tão-pouco em face de pessoas reconhecidas enquanto minoria étnica e/ou nacional. Para além disso, acresce que hoje

em dia a maior parte dos ciganos residentes em território nacional são sedentários, embora a representação social que perdura no imaginário coletivo sobre o modo de ser cigano seja ainda a da itinerância e do nomadismo.

Ao se tentar reconstituir a sua trajetória histórico-geográfica, parece não haver qualquer contestação quanto ao facto de os ciganos se terem apresentado na Europa como um grupo nómada, gerando, por isso e desde logo, alguma suspeição e conflitualidade com as populações já sedentarizadas que vai encontrando na sua diáspora. O confronto é entre culturas e modos de vida diferentes: o nómada representa um grupo que precisa de se deslocar para sobreviver. O sedentário já adequou o meio ambiente que o cerca às suas próprias necessidades e controla a seu favor o local onde vive. O nómada vê-se obrigado em parte a uma atitude predadora. O sedentário é essencialmente produtivo, pelo menos em princípio, e receia o *outro* que tem liberdade de ir e vir, o que põe em questão o valor referente ao respeito pela propriedade privada. São duas lógicas, duas culturas e dois tipos de economia “destinadas ao confronto” (Ortega, 1994: 16). O valor da propriedade privada confronta-se com a liberdade de movimentos, com a ausência de um domicílio fixo, de laços enraizados num dado território, com a assunção clara de direitos e de deveres (Urry, 2007). São estes os argumentos esgrimidos pelos *não ciganos* como justificação da sua rejeição. Em vários países europeus, como Espanha, França, Inglaterra e Portugal, “encontramos sempre o mesmo tipo de queixas repetidamente, e as mesmas descrições que levaram à formação de um persistente estereótipo” (Ortega, 1994: 18). A partir do século XV, os ciganos passaram a fazer parte das “classes perigosas”, conotados como “ociosos”, “indesejáveis” e “temidos” pelas populações em geral. Neste contexto, começam então as perseguições dos governantes, às quais os ciganos não puderam subtrair-se. Para além de Portugal e Espanha, também na Alemanha, Áustria, Hungria, França e Grã-Bretanha foram implementadas medidas discriminatórias, desde a pena de morte à deportação para as colónias, até à obrigação de deslocação de lugar em lugar, cidade em cidade, e de país em país (Tebbut (ed.), 1998). Elas são a consequência lógica de um desconhecimento e não reconhecimento de um modo de vida incompatível com as regras de uma sociedade essencialmente marcada pelo valor da propriedade privada. O nomadismo dos ciganos tem sido concebido de forma contraditória: ora como um atributo cultural e negativo, associado a um modo de vida errante, à marginalidade, ao desvio, constituindo um risco para a ordem pública, emergindo em reação a uma espécie de paranoia em torno do controlo administrativo, social e policial; ora

suscita uma imagem romântica e exótica associada a um modo de vida marcado pela emancipação e liberdade.

Principalmente desde 1974 que as transformações económicas, políticas, sociais e culturais e o impacto das políticas sociais no domínio da habitação e em outros setores permitiram a sedentarização progressiva dos ciganos. Contudo, em Portugal ainda persistem os ciganos que são “nómadas forçados” (Bastos, Correia e Rodrigues, 2007; Brazzabeni, 2012), sem esquecer também que, em Portugal, ainda existem pessoas ciganas que não tiveram acesso a uma habitação condigna, vivendo em acampamentos ou habitações sem condições de salubridade e sem acesso aos serviços públicos mais básicos (Nicolau, 2010; Comissão Parlamentar, 2008). A nomadização dos ciganos não pode ser dissociada da tendência para a etnicização (ou racialização) (Bereményi e Bonadam, 2013), não é uma opção de vida, configurando-se ainda hoje como uma ameaça à sociedade sedentária, sendo fácil legitimar a institucionalização da vigilância sobre este tipo de mobilidade e justificar a adoção de práticas xenófobas por parte dos poderes públicos.

Subsistem, ainda, diferenças significativas entre as condições de vida dos ciganos portugueses e da população portuguesa em geral, persistindo velhas formas de desigualdade social expressas em níveis de desfavorecimento assinaláveis face aos demais cidadãos nacionais, sobretudo no acesso e permanência na escola, no acesso à formação profissional, no acesso ao emprego e à habitação (mercado formal), no acesso aos serviços públicos e à justiça.

Segundo dados de 2014 e recolhidos no âmbito do Estudo Nacional sobre as Comunidades Ciganas (ENCC), no contexto de entre 1599 inquiridos, 1/3 não foi além do 1.º ciclo do ensino básico ou nunca frequentou a escola e apenas 2,8% possuíam diploma do ensino secundário e superior (Mendes *et al.*, 2014).

No referente à condição perante a atividade económica, 18% revelam claramente que exercem uma profissão, enquanto 57% estão desempregados ou à procura do 1.º emprego, ou até nunca trabalharam, sendo claro que face a esta questão se registou uma subdeclaração do exercício de atividades laborais (subentendendo os respondentes que trabalho é uma atividade por conta de outrem desenvolvida na economia formal, com uma remuneração regular e conferindo direitos sociais aos trabalhadores). Esta situação contrasta com o que foi observado em outros estudos qualitativos realizados nas áreas metropolitanas de Lisboa e Porto, em que metade (ou mais) dos entrevistados eram ativos. Estas evidências empíricas podem revelar, por um lado, uma

tendência para o reforço da precarização das condições socioeconómicas deste segmento da população portuguesa e, por outro, uma menor autonomia no referente aos seus modos de subsistência. A assunção de atividades profissionais tradicionais, pouco qualificadas e diversificadas, continua a ser uma regularidade (vendedores ambulantes, trabalhadores agrícolas, trabalhadores das limpezas e operários da construção civil). Tal está em linha com os vários estudos realizados, que têm revelado que a principal profissão/ocupação dos ciganos em Portugal ainda está relacionada com a atividade comercial; aliás, muitos continuam a exercer essa atividade em feiras, mercados ou na rua e de porta em porta (Lopes, 2008; Magano, 2010;), mesmo quando trabalham por conta de outrem. Nota-se ainda a sua forte presença em segmentos informais (recolha e venda de sucata, atividades de limpeza, vendas pela internet, a apanha de bivalves, atividades agrícolas, atividades ligadas à construção civil), mas também uma progressiva inserção no setor formal (por vezes têm de ocultar a sua identidade étnica). As pessoas ciganas continuam a valorizar as atividades económicas independentes, o que lhes permite gerir de forma mais flexível a vida familiar e a vida profissional (Lopes, 2008). No entanto, internamente é perceptível o crescente exercício de empregos mais qualificados por parte dos homens e os menos qualificados por parte das mulheres, uma distinção que está diretamente ligada aos níveis de escolaridade e de formação dos dois sexos (Magano, 2010). Contudo, a persistência de desigualdades no acesso ao mercado de trabalho não decorre apenas da existência de baixos níveis de escolaridade entre os ciganos, mas tal situação é antes o resultado de um complexo e cumulativo processo de discriminação (O'Higgins e Brüggemann, 2014) histórica e estrutural que recai sobre as pessoas ciganas.

No que concerne às condições de habitabilidade, a grande maioria dos inquiridos declara residir em alojamentos do tipo clássico (66,6%), mas subsistem 27,5% a residir em barracas, casas rudimentares ou de madeira, sobretudo no Alentejo e Algarve. Acresce que 53% são arrendatários ou subarrendatários de um sistema de renda social, enquanto apenas 24,7% são proprietários. Contudo, estas habitações de promoção pública e até recentes apresentam patologias diversas, sendo de destacar o ruído e o frio sentidos no interior da habitação, assim como as infiltrações. Várias pesquisas têm evidenciado que as pessoas ciganas vivem processos de discriminação no mercado imobiliário privado e também no processo de realojamento, na medida em que tendem a residir de forma concentrada em espaços desqualificados (quase sempre desligados do tecido urbano e social). A sua relegação e segregação para espaços

desqualificados revela a territorialização da pobreza e da exclusão, por vezes promovida pelo Estado através das políticas públicas.

Importa esclarecer que a classificação "ciganos" é uma categoria monolítica, unívoca, homogeneizadora, suscita normalmente estereotipia e análises lineares e essencialistas. A representação dominante dos ciganos é a de que são pobres e excluídos, perdurando uma interpretação altamente etnocêntrica e uma preocupação de cariz humanitária para com estas pessoas pobres e discriminadas. Os estereótipos sobre os ciganos ocultam as elites e aqueles que pertencem a uma classe média, por vezes chamados de ciganos invisíveis (Ruegg e Boscoboinik, 2009), ignorando-se as pessoas e grupos que são ou integrados e invisíveis ou, pelo contrário, muito visíveis por causa de sua riqueza ostensiva (Ruegg e Boscoboini, 2009). Na verdade, entre os ciganos encontramos uma diversidade de situações económicas e sociais e que nem sempre se enquadram nas visões generalistas e estereotipadas.

Uma outra dimensão de análise prende-se com a mobilidade espacial, a qual não pode ser dissociada das relações sociais, sendo que a sua importância e efeitos ultrapassa a dimensão meramente instrumental, permitindo conectar pessoas, lugares, objetos, experiências. Viajar de carro, de transportes públicos, fazer caminhadas e andar de bicicleta proporcionam níveis completamente diferentes de interação potencial, principalmente com pessoas que se localizam fora da nossa rede social (Brömmelstroet *et al.*, 2017). Entre os ciganos, a independência/liberdade económica associada à liberdade geográfica é indispensável para aqueles que se dedicam às atividades comerciais, principalmente por conta própria. O transporte privado (automóvel) é um modo de transporte relevante principalmente para aqueles que ainda se dedicam ao comércio ambulante, apoiando a ida ao mercado, à feira e a outros pontos de venda; na prospeção de novos fornecedores, clientes, produtos e mercados; para além disso, a dispersão dos grupos familiares pelo território leva a que as visitas a familiares, a ida a cerimónias religiosas e outras, casamentos, visitas a algum doente, sejam algo de recorrente e valorizado intragrupo.

A terminar, convém lembrar que as pessoas ciganas não são imunes à influência e penetração nos seus quotidianos das tecnologias digitais, verificando-se uma grande utilização e uma crescente adesão às múltiplas redes sociais (por exemplo, Facebook, YouTube, Instagram). São práticas cada vez mais salientes as compras e vendas online via OLX, enquanto estratégia socioeconómica, a partilha de vídeos, fotografias e mensagens pessoais e sobre eventos grupais,

num contexto em que os mundos *offline* e *online* não se traduzem em realidades dissociadas (Costa, 2014), constituindo espaços de experimentação de uma nova liberdade (Montenegro, 2012) e de exploração de novas sociabilidades e oportunidades.

### **Notas conclusivas**

Neste capítulo quisemos abordar o conceito de mobilidade associado a dois aspetos: por um lado, as desigualdades sociais, por outro, as formas como os atores sociais reagem a estas dinâmicas. Para isso, apresentámos duas populações, olhando para os seus quotidianos e para as vivências plurais destas dimensões.

No quadro desta análise parece pertinente abordar a temática das mobilidades numa perspetiva interseccional, que permite perceber com maior acuidade as tramas reticulares que marcam as desigualdades socioeconómicas a este nível, matizadas pelo género, classe social, pertença etária, étnica, nacional, geográfica, etc. Faz, então, sentido mobilizar um olhar e instrumentos de análise que entrecruzem a dimensão espacial com as dimensões socioculturais. Para além das dimensões já aventadas, a mobilidade espacial assume-se também como um importante “fator de mediação cultural: através dela os atores passam do espaço local para os espaços globais, confrontam-se com a diferença e organizam a relação com o *outro*” (Silvano, 1998: 61).

Em ambos os grupos focados, a mobilidade está associada às desigualdades, sobretudo quando as populações são alvo de segregação socioespacial. O aprofundamento dos estudos das populações com forte componente qualitativa permite precisamente identificar e analisar esta relação, para além de permitir contextualizar a análise em várias escalas e aferir que muitos dos processos e dinâmicas aqui retratados têm um carácter eminentemente estrutural. A mobilidade territorial e social, por um lado, e as desigualdades sociais, por outro, nem sempre são vistas em conjunto. No entanto, ao descrever os contextos sociais e culturais de dois grupos populacionais tão distintos entre si, vimos como estas componentes se interligam social e culturalmente através de diferentes esferas da mobilidade.

### **Referências bibliográficas**

Ascher, François (1998), *Metapolis: acerca do Futuro da Cidade*, Oeiras, Celta Editora.

Bassand, Michel, e Vincent Kaufmann (2000), “La mobilité spatiale et processus de métropolisation: quelles interactions?”, em Michel Bonnet e Dominique Desjeux (orgs.), *Les Territoires de la Mobilité*, Paris, PUF, pp. 129-140.

Bastos, Susana Trovão Pereira, e José Gabriel Pereira Bastos (2001), *De Moçambique a Portugal: Reinterpretações Identitárias do Hinduísmo em Viagem*, Lisboa, Fundação Oriente.

Bastos, Susana Trovão Pereira (2005), “‘Our colonizers were better than yours’: identity debates in Greater London”, *Journal of Ethnic and Migration Studies*, 31 (1), pp. 79-98.

Bastos, José Gabriel P., André. C Correia, e Elsa Rodrigues (2007), *Sintrenses Ciganos: Uma Abordagem Estrutural-Dinâmica*, Sintra, Câmara Municipal de Sintra.

Bereményi, Bálint-Ábele e Bonadam Alba Castellsagué (2013), “Nomadisme dels pobles gitanos? Formació en situamb estudiants del segon cicle a Romania”, *Perifèria*, 18 (2), disponível em: <http://revistes.uab.cat/periferia>.

Bourdieu, Pierre (1979), *La Distinction. Critique Sociale du Jugement*, Paris, Les editions de minuit.

Brazzabeni, Micol (2012), “De bairro em bairro: uma família cigana em Vila Real de Santo António entre discriminação burocrática e social e possíveis formas de vida”, em José G. Pereira Bastos (ed.), *Portugueses Ciganos e Ciganofobia em Portugal*, Lisboa, Colibri, pp. 267-278.

Brömmelstroet, Marco te, Anna Nikolaeva, Meredith Glaser, Morten Skou Nicolaisen, e Carmen Chan (2017), “Travelling together alone and alone together: mobility and potential exposure to diversity”, *Applied Mobilities*, 2 (1), pp. 1-15, DOI: 10.1080/23800127.2017.1283122.

Cachado, Rita (2011), “Realojamento em zonas de fronteira urbana. O caso da Quinta da Vitória, Loures”, *Forum Sociológico* s. II, 21, pp. 23-31.

Carmo, Renato (2007), *De Aldeia a Subúrbio. Trinta Anos de Uma Comunidade Alentejana*, Lisboa, Imprensa de Ciências Sociais.

Carmo, Renato, e Sofia Santos (2011), “Mobilidade espacial e confiança”, em R. Carmo (ed.), *Entre as Cidades e a Serra. Mobilidades, Capital Social e Associativismo no Interior Algarvio*, Lisboa, Mundos Sociais, pp. 45-70.

Castells, Manuel (2002), *Sociedade em Rede. A Era da Informação: Economia, Sociedade e Cultura, Vol.1*, Lisboa, Fundação Calouste Gulbenkian.

Costa, Ana Rita (2014), "Ciganos 2.0; etnografando os usos das TIC e a presença dos ciganos nas redes sociais", projeto de tese de doutoramento em antropologia, ISCTE-IUL.

CPESC – Comissão Parlamentar de Ética, Sociedade e Cultura (2008), Subcomissão para a Igualdade de Oportunidades e Família, *Relatório das Audições Efectuadas sobre Portugueses Ciganos no Âmbito do Ano Europeu para o Diálogo Intercultural*, Lisboa, Comissão Parlamentar de Ética, Sociedade e Cultura.

Erikson, Robert, e John H. Goldthorpe (1993), *The Constant Flux. A Study of Class Mobility in Industrial Societies*, Oxford, Clarendon Press.

Hannan, Kevin, Mimi Scheller, e John Urry (2006), "Editorial: mobilities, immobilities and moorings", *Mobilities*, 1 (1), pp. 1-22.

Lopes, Daniel Seabra (2008), *Deriva Cigana: Um Estudo Etnográfico sobre os Ciganos de Lisboa*, Lisboa, Imprensa de Ciências Sociais.

Machado, Fernando Luís (1992), "Etnicidade em Portugal – contrastes e politização", *Sociologia Problemas e Práticas*, 12, pp. 123-36.

Magano, Olga (2010), *Tracejar Vidas Normais. Estudo Qualitativo sobre a Integração Social de Indivíduos de Origem Cigana na Sociedade Portuguesa*, tese de doutoramento em sociologia, Universidade Aberta.

Malheiros, Jorge (1996), *Imigrantes na Região de Lisboa: os Anos da Mudança: Imigração e Processo de Integração das Comunidades de Origem Indiana*, Lisboa, Colibri.

Massey, Doreen (1994), *From Space, Place and Gender*, Mineápolis, University of Minnesota Press.

Mendes, Maria Manuela, Olga Magano, e Pedro Candeias (2014), *Estudo Nacional sobre as Comunidades Ciganas*, Lisboa, ACM.

Montenegro, Mirna (2012), *Aprender a Ser Cigano, Hoje: Empurrando e Puxando Fronteiras*, tese de doutoramento em educação, IE, Universidade de Lisboa.



Nicolau, Lurdes (2010), *Ciganos e Não Ciganos em Trás-os-Montes: Investigação de Um Impasse Interétnico*, tese de doutoramento em ciências sociais, Universidade de Trás-os-Montes e Alto Douro.

O'Higgins, N., e C. Brüggemann, C. (2014), "The consequences of cumulative discrimination: how special schooling influences employment and wages of Roma in the Czech Republic", *European Educational Research Journal*, 13, pp. 282-294.

Oliveira, C. (2014), "Still driven – mobility patterns and gender roles in Portugal", CIES e-working paper, n.º 185/2014, CIES-IUL, Lisboa.

Ortega, Maria Helena C. (1994), "Evolucion y contexto historico de los gitanos españoles", em Teresa San Román (org.), *Entre la Marginación y el Racismo. Reflexiones sobre la Vida de los Gitanos*, Madrid, Alianza Editorial.

Peach, Ceri, e Richard Gale, 2003, "Muslims, hindus-gujarati, and sikhs in the new religious landscape of England", *Geographical Review*, 93 (4), pp. 469-490.

Pinçon-Charlot, Monique, Paul Rendu, e Edmond Préteceille (1986), *Ségrégation Urbaine. Classes et Équipements Collectifs en Région Parisienne*, Paris, Éd. Anthropos.

Pinto, José Madureira, e João Queirós (eds.) (2010), *Ir e Voltar: Sociologia de uma Colectividade Local do Noroeste Português (1977-2007)*, Porto, Afrontamento.

Preteceille, Edmund (1992), *La Ségrégation Sociale dans les Grands Villes*, Paris, La Documentation Française.

Ruegg, F., e A. Boscoboinik (eds.) (2009), "Nouvelles identités rom en Europe centrale & orientale", *Transitions*, 48 (2), número especial, Université de Genève, Institut Européen e ULB Bruxelles.

Sassen, Saskia (2001), "The impact of the new technologies and globalization on cities", em Arie Graafland, *Cities in Transition*, Roterdão, 010 Publications, Delft University of Technology, pp. 326-349.

Silvano, Filomena (1998), "As novas escalas na abordagem antropológica", *Revista da Faculdade de Ciências Sociais e Humanas*, 11, pp. 59-71.

Tarrius, Alain (1989), *Anthropologie du Mouvement*, Caen, Paradigme.

Tebbut, Susan (ed.) (1998), *Sinti and Roma: Gypsies in German-Speaking Society and Literature*, Oxford e Nova Iorque, Berghahn Books.

Urry, John (2007), *Mobilities*, Cambridge, Polity Press.

Wieviorka, Michel (1995), *A Democracia à Prova. Nacionalismo, Populismo e Etnicidade*, Lisboa, Instituto Piaget.



Acampamento cigano em Peniche. Autoria: Manuela Mendes, maio de 2012



Entrada de casa de família hindu em Leicester, Reino Unido, julho de 2007. Autoria: Rita Cachado